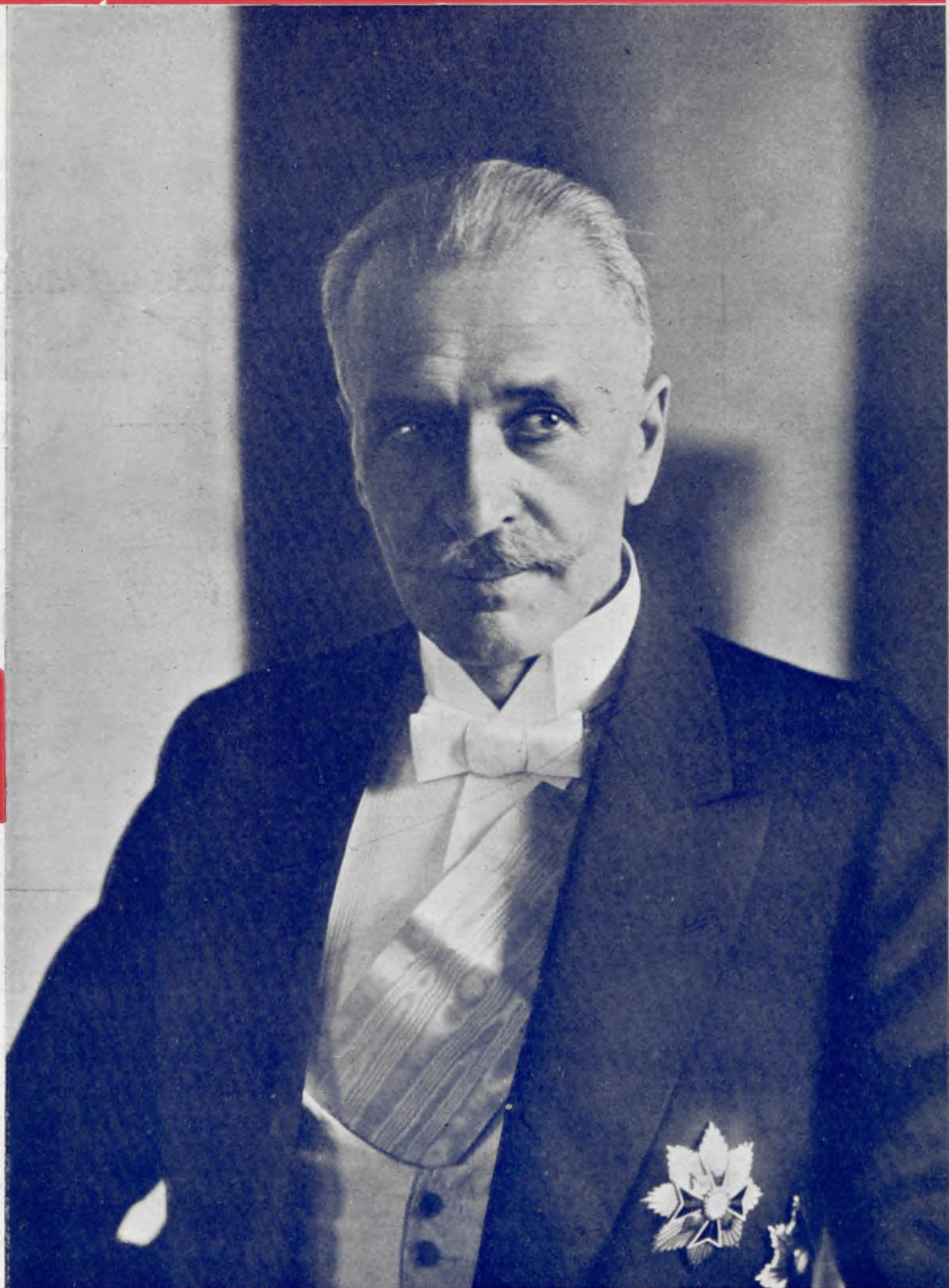
FLOTA NARODOWA

N 10-11

PAŹDZIERNIK
LISTOPAD

1 9 2 9



P. PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IGNACY MOŚCICKI WYSOKI PROTEKTOR SPRAWY MORZA POLSKIEGO

CENA ZŁ. 1,50

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

ROK II. WARSZAWA, PAŹDZIERNIK — LISTOPAD 1929 R. Nr. 10/11.

Z PANORAMY JESIENNEJ PORTU GDYŃSKIEGO.



Fot. Photoplat.

Dźwigi mostowe w Gdyni przeładowywują towary z wagonów na okręty. Praca wre mimo zbliżających się przymrozków.

WYSOKI PROTEKTOR SPRAWY MORZA POLSKIEGO P. PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ PROF. DR. IGNACY MOŚCICKI ZASZCZYCIŁ NAS OFIAROWANIEM SWEJ DOSTOJNEJ PODOBIZNY CO JEST WYRAZEM UZNANIA POŻYTECZNOŚCI „FLOTY NARODOWEJ" W JEJ PRACY DLA DOBRA POLSKIEJ EKSPANSJI I MOCARSTWOŚCI POLSKIEJ.

TWÓRCA FLOTY HANDLOWEJ I REALIZATOR PORTU POLSKIEGO P. MIN. INŻ. E. KWIATKOWSKI PRZYJMUJE NOWY OKRĘT

Do pana ministra przemysłu i handlu zgłosili się przedstawiciele Komitetu Floty Narodowej pp. przewodniczący wydziału wykonawczego, poseł Zalewski i przewodniczący komitetu wojewódzkiego w Toruniu gen. Posławski i oświadczyli, że Komitet nabył statek szkolny celem ofiarowania go rządowi polskiemu dla celów marynarki handlowej.

Statek ten nabyty został z funduszów wojewódzkiego komitetu pomorskiego. Będzie on odpowiednio przygotowany do pełnienia swych funkcyj w ciągu najbliższych kilku miesięcy i ddany do użytku już w połowie przyszłego roku. Statek będzie nosił nazwę „Pomorze" i będzie wyrazem dążenia tej dzielnicy Rzeczypospolitej do wzmocnienia naszego stanowiska na morzu.

Komitet pomorski podjął się łożyć w dalszym ciągu na odpowiednie wyposażenie i zaopatrzenie go we współczesne środki techniczne tak, aby oficerowie marynarki handlowej, kształcący się na statku „Pomorze" mogli otrzymać najbardziej gruntowne fachowe wykształcenie.

Pan minister przemysłu i handlu przyjął dar i wyraził Komitetowi swe serdeczne podziękowanie, podkreślając specjalnie doniosłość ofiarności społeczeństwa pomorskiego na cele floty.

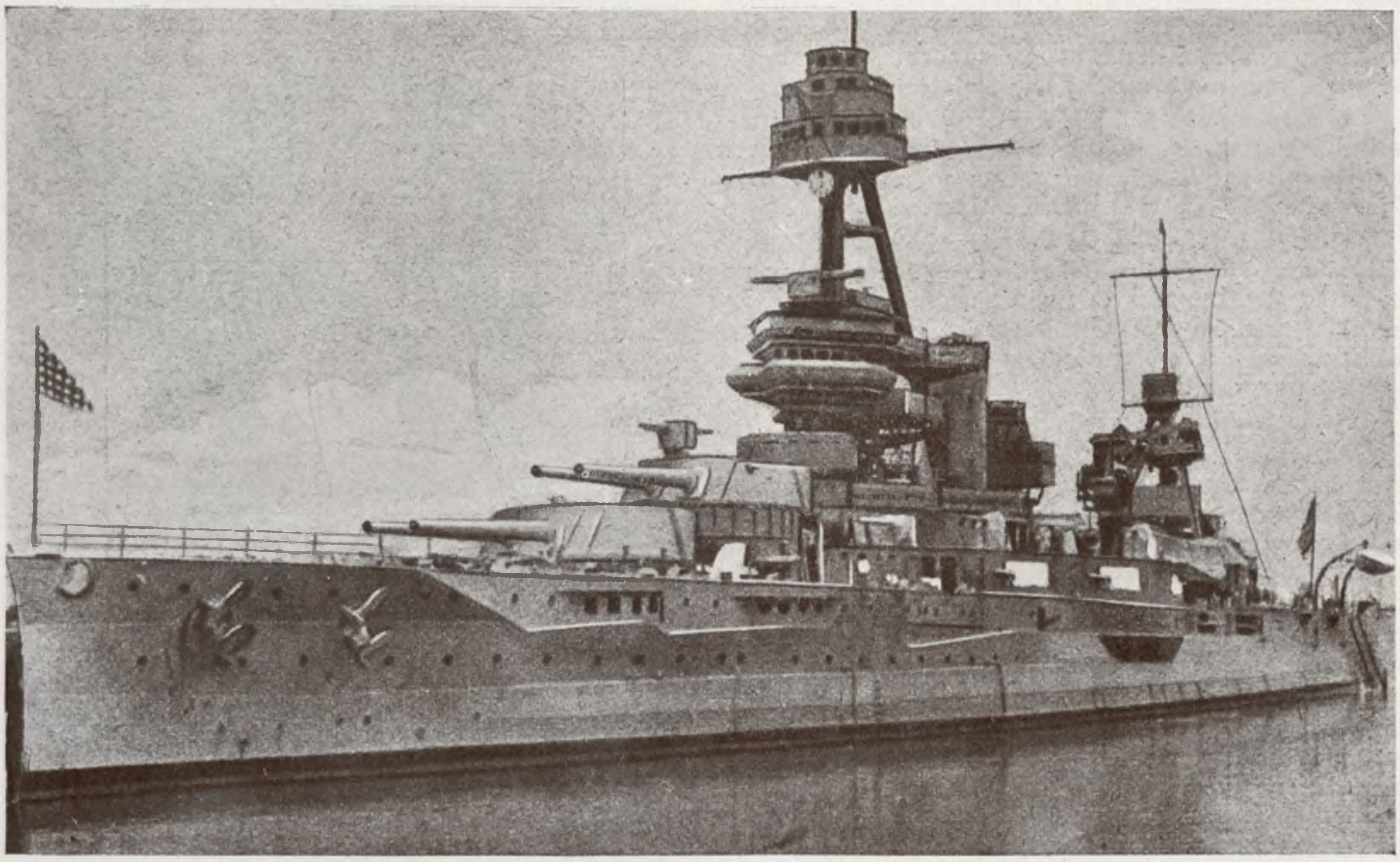
BRAMA POLSKIEJ EKSPANSJI, ŹRENICA RZECZYPLTEJ — GDYNIA



Widok portu Rzeczypospolitej Polskiej Gdyni wraz z częścią miasta. Fot. Photoplat.
Na morzu widać ożywiony ruch okrętów wchodzących do portu i wychodzących niekiedy do najodleglejszych od nas kontynentów.

CZASOPISMO „FLOTA NARODOWA" NIE JEST ORGANEM KOMITETU FLOTY NARODOWEJ. WSZELKIE NALEŻNOŚCI DLA CZASOPISMA „FLOTA NARODOWA" NALEŻY PRZESYŁAĆ NA KONTO P. K. O. 18981.

NOWE „NIEZWYCIĘŻONE" ARGUMENTY-PANCERNIKI STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI.



Największy statek wojenny Stanów Zjedn., które niezłomnie powiększają swą marynarkę wojenną i stanowią największą konkurencję dla morskiej potęgi Anglji. Okręt ten typu „dreadnought" zwie się „Texas" i jest uzbrojony w najnowszy system dział.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

HASŁO WOLNOŚCI MÓRZ

WZMAGAJĄCA SIĘ WALKA O ŚWIATOWŁADZTWO MIĘDZY ANGLJĄ A AMERYKĄ.

Anglja, ten maleńki naród wyspiarski, zdążał przez wieki i pokolenia niezłomnie do opanowania wszystkich dróg wodnych, wszystkich wysp małoludnych, ku usidleniu globu ziemskiego dla celów dalszych, celów własnych.

Latopisiec wieków średnich i nowoczesnych nieustannie notuje wielkie zwycięstwa morskie Anglji.

Anglja zwycięża flotę Portugalji, flotę Hiszpanji. I świetność Hiszpanji, co ośmieliła się na morzach przeciwstawić Anglji, kończy się.

Anglja zwycięża flotę Francji, tej opanowywującej Europę i Afrykę Francji. I świetność narodu, który ołówkiem Napoleona ustanawiał nowe państwa w Europie, tłumi Nelson.

Anglja nie chce dopuścić do nadmiernego rozrostu marynarki niemieckiej, nowej swej potężnej rywalki na drogach wodnych świata.

Anglja w wojnie europejskiej niszczy handlową i wojenną flotę Niemiec. Znów, niby mityczny smok wieczności Uraeus, Anglja oplotła silnemi mackami Ziemię.

Aż oto wygasa ważność umowy waszyngtońskiej, podpisanej przez mocarstwa celem ograniczenia zbrojeń morskich. Ponownie zjeżdżają się przedstawiciele wielkich i mniejszych flot wojennych dla przedłużenia umowy w imię oszczędności i pacyfizmu.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej nieoczekiwanie dla Anglji nie zgadzają się na ograniczenie swych zbrojeń morskich.

Kto? Stany Zjednoczone? Ta dawna kolonja angielska śmie chcieć swą flotę wojenną czynić silniejszą od angielskiej?

Tak, Angljo, ta twoja niezbyt dawna kolonja ma pieniądze i buduje okręty wojenne nowych typów, flotę silniejszą od twojej.

Ty masz bilans handlowy ujemny, strajki, rzesze bezrobotnych i niezadowolonych, ty zwyciężczyni w wojnie europejskiej, musisz tolerować, aprobować prądy separatystyczne Indji, Egiptu, nie masz pieniędzy na budowę okrętów.

Z chwilą niepodpisania umowy waszyngtońskiej odnośnie ograniczenia zbrojeń morskich Stany Zjednoczone wypowiedziały Anglji w istocie walkę o światowładztwo, wysuwając nazewnątrz demokratyczne, popularne hasło wolności mórz, t. j. ograniczenia w portach i kanałach nadmiernych przywilejów bandery angielskiej (głównie angielskiej).

Anglja zrazu chciała zabezpieczyć się od Stanów Zjednoczonych przez zawarcie tajnych sojuszów z innemi potęgami morskiemi (Francja, Japonja). Bezskutecznie.

Jest rząd ultra-lewy, ultra-pacyfistyczny, któż więc jak nie nowy premjer angielski Mac Donald powinien złożyć wizytę Hooverowi. Ci dwaj wybrańcy narodów pokrewnej religji i rasy niewątpliwie w zaciszu odosobnionego gabinetu dojdą do porozumienia, utrwalą panowanie rasy anglo-saskiej nad światem.

O czem mówili przed kilkoma tygodniami dwaj mężowie stanu dwóch najbogatszych i najpotężniejszych narodów w prywatnem mieszkaniu prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej jest tajemnicą.

O wizycie tej prasa tej i tamtej półkuli pisała i pisze wiele: „Wojny nie będzie". „Prezydent Hoover zażądał od Mac Donalda na razie za ograniczenie amerykańskich zbrojeń morskich zdemolowania fortyfikacyj na wyspach morza Karaibskiego, oraz twierdz Kalifaksu i Singapooru".

Są to wszelako tylko domysły, plotki.

Amerykański przemysł rozrasta się bujnie, aż nazbyt bujnie, sięga zawrotnych wyżyn kryzysu, opasał się niebywale wysokim murem ceł wwozowych, ale rynek wewnętrzny mu nie wystarcza, szuka zewnętrznych rynków zbytu.

Hoover nie mógł nie żądać od Mac Donalda zrzeczenia się pewnych wpływów gospodarczych. Mac Donald, zdecydowany pacyfista, nie mógł powiedzieć: nie.

Stocznie amerykańskie jednak w dalszym ciągu budują pancerniki nowe, niezwyciężone, choć komunikaty oficjalne głoszą ogólnikowo, że dwaj mężowie stanu doszli do najzupełniejszego porozumienia, że wojny nie będzie.

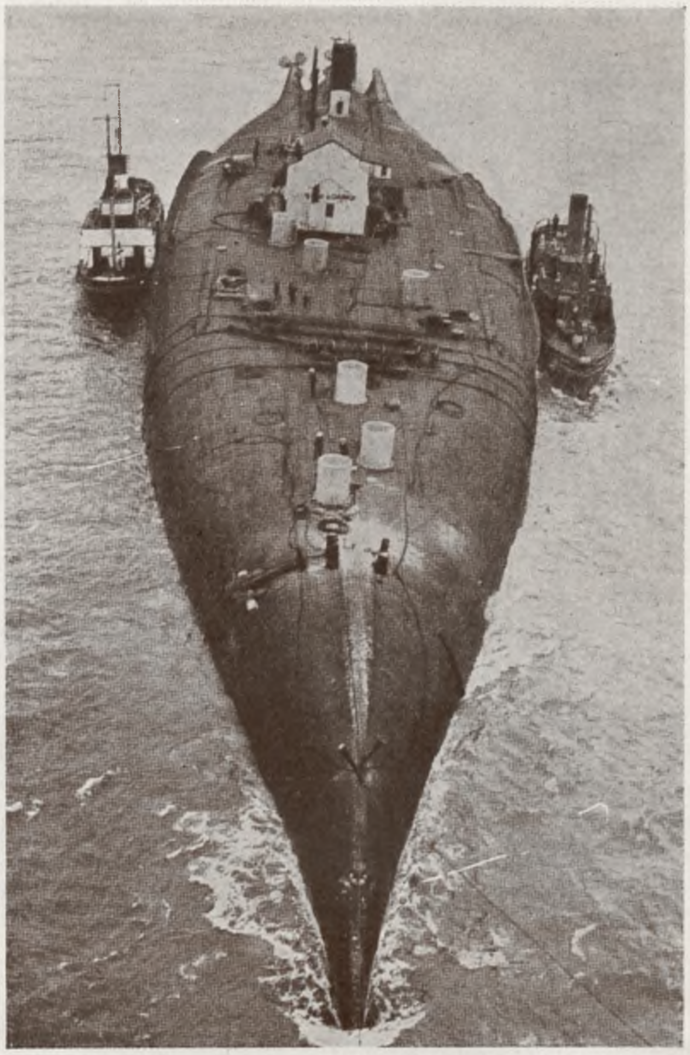
Walka o światowładztwo między największemi potęgami morskiemi już się rozpoczęła narazie środkami pokojowemi, moralnemi, narazie jeszcze pertraktacje odnośnie ograniczenia zbrojeń trwają zanim wystąpią na widownię potworności, budowane w stoczniach amerykańskich argumenty — pancerniki.

Świat możliwości jest, jak bajka, bezkresny, bujny, nito puszcza szumi listowiem niespodzianek, uśmiecha się tu i ówdzie kwieciątkami trafu i przypadku.

Już dziś jednak z tego świata możliwości wyrastają poprzed nami w zupełnie wyraźnych zarysach pytajniki:

Czy jest możliwem, by zwyciężyła Anglja w nowej walce o władanie światem?

Kogo będzie popierać w Europie zwycięska Ameryka, popierająca dziś prawie wyłącznie Niemców?



Ostatnia podróż „Kaiser'a", ofiary niemieckiej dążności do władania światem. Niemiechi statek „Kaiser" został podjęty z dna morskiego z Scapa Flow. Statek jest przeholowany do Rosyth i tam będzie rozebrany na żelastwo.

Gdy zwycięży amerykańskie hasło „wolności mórz", co się stanie wówczas z Gdynią, z Polską?

Kto w Polsce patrzy w ten świat możliwości i już dziś stara się wyrąbać, wyhołubić dla nas właściwą linję polityki.



NAJWIĘKSZY HYDROPLAN ŚWIATA.

Cała prasa techniczna cywilizowanych narodów poświęca obszerne opisy największemu zbudowanemu we Francji hydroplanowi pasażerskiemu o 13-tu motorach. Hydroplan ten widzimy w chwili, gdy się opuścił na jezioro Constanzę.

CZEMU HAMUJEMY ROZKWIT POLSKIEJ MORSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

CO MNIEJ KOSZTUJE: DAWANIE BEZZWROTNYCH ZAPOMÓG, CZY ZWROTNYCH POŻYCZEK

Przypisek redakcji: Artykuł ten, niezmiernie ciekawy ze względu na powagę poruszanego w niem zagadnienia, podajemy na odpowiedzialność autora jego p. A. D. i jednocześnie otwieramy na łamach „Floty Narodowej" polemikę na rzeczony temat.

Wszyscy pragniemy powiększania polskiej marynarki handlowej morskiej.

Wszyscy wiemy, że ona to właśnie jest nieodzownym warunkiem naszego dobrobytu, naszej ekspansji światowej, naszej mocarstwowości, naszego: być lub nie być.

Wszyscy wiemy, że w roku bieżącym do października przez porty polskie weszło 40.146,000 q. towaru, a wyszło przeszło trzy razy tyle 152.964.000 q., że obrót towarowy naszych portów miesięcznie wynosi przeciętnie przeszło 21 milj. kwintali i że narazie potrzebna nam jest marynarka handlowa przeszło 10 razy większa od istniejącej.

Więc: wstawiamy nowe pozycje w budżecie państwowym na zakup nowych okrętów.

Więc: zbieramy u obywateli - patrjotów (obywateli niepatrjotów ta sprawa nie interesuje) datki na zakup okrętów.

Nie czynimy tylko tego, co nie jest ofiarą państwową lub społeczną na flotę, a co jest istotnie handlowem ujęciem sprawy i istotnie radykalnym środkiem rozbudowy naszej marynarki morskiej pod kierownictwem Rządu.

Polskie prawodastwo pozwala jedynie takiemu okrętowi chodzić pod banderą polską, którego właścicielami przynajmniej w 60% są obywatele polscy.

Przedsiębiorcy żeglugowi amerykańscy naprzykład chcą wraz z obywatelami polskimi założyć przedsiębiorstwo żeglugowe pod banderą polską. Przedsiębiorcy ci deklarują ze swej strony sumę w postaci gotówki lub okrętów, wynoszącą 40% kapitału zakładanego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorcy ci bardzą pragną, by ich okręty chodziły nie pod amerykańską lecz pod polską banderą: administracja okrętowa amerykańska jest zbyt kosztowna (konieczność utrzymywania elektrycznych lodowni, stosunkowo wysokie płace personelu) polska zaś jest tańsza i polska bandera da im większe zyski. Ale czy mogą?

Ze strony polskiej 60% kapitału zakładanego przedsiębiorstwa nie można dostarczyć.

W zbyt ludne spółki przedsiębiorca niechętnie wstępuje, przeciętny ten lub inny kapitalista nie posiada sam tak olbrzymiego kapitału, dopożyczyć mógłby zagranicą na hipotekę swego okrętu, w Polsce nie: nie posiadamy ustawy o hipotekach okrętowych.



Z polskiej marynarki wojennej O. R. P. „Wilja" bierze ładunek w Hawrze.

Ani Bank Gospodarstwa Krajowego, ani żaden prywatny bank lub człowiek nie może udzielić pożyczki na hipotekę okrętu pod polską banderą.

Okręt pod polską banderą jest pozbawiony kredytu.

Czy taki okręt może istnieć? Nie.

Nic też dziwnego, że marynarkę mamy nadewszystko państwową, podtrzymywaną z bezzwrotnych zapomóg państwowych i z bezzwrotnych zapomóg społecznych (Komitet Floty Narodowej).

Marynarka ta jest potrzebna, jako „awangarda" naszego handlu morskiego i zasługi tych, co ją stworzyli i rozbudowywują są bezcenne, ale za „awangardą" winna iść armja polskich morskich przedsiębiorstw żeglugowych prywatnych, opartych o kredyty prywatne i państwowe i podporządkowanych kontroli państwowej polityki morskiej.

Wszystkie państwowe przedsiębiorstwa żeglugowe, skutkiem skrępowanej z natury rzeczy inicjatywy, rzutkości i braku uprawnień do ryzyka są i były deficytowe.

Mniej będzie kosztowało Polskę udzielanie zwrotnych pożyczek na hipoteki okrętowe, niż udzielanie bezzwrotnych zapomóg.

Hipoteka okrętu daje takie gwarancje, jak hipoteka majątku ziemskiego: każdy okręt jest zaasekurowany w towarzystwach ubezpieczeniowych, które są reasekurowane w innych.

Ustawy o hipotekach okrętowych i dla statków rzecznych domagał się już i sztab generalny, dla którego ze względów strategicznych jest pożądane istnienie jak największej ilości statków i okrętów.

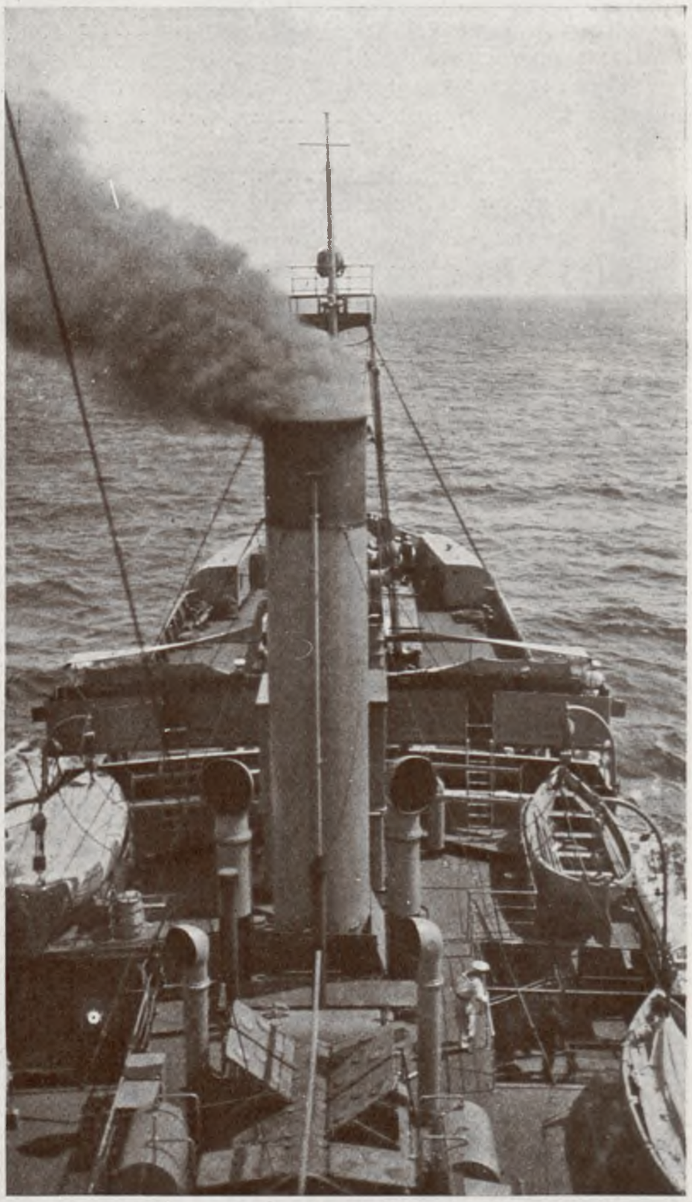
Brak ustawy o hipotekach okrętowych hamuje rozrost polskiej marynarki morskiej.

Od ludzi których wybraliśmy na posłów do Sejmu i którzy tem samem stali się urzędnikami do uchwalania norm naszego prawa cywilnego, domagamy się ustawy o hipotekach okrętowych.

POLSKA MARYNARKA NA BAŁTYKU



O. R. P. „Iskra", służący dla szkolenia marynarki wojennej podczas uroczystej chwili podnoszenia bandery.



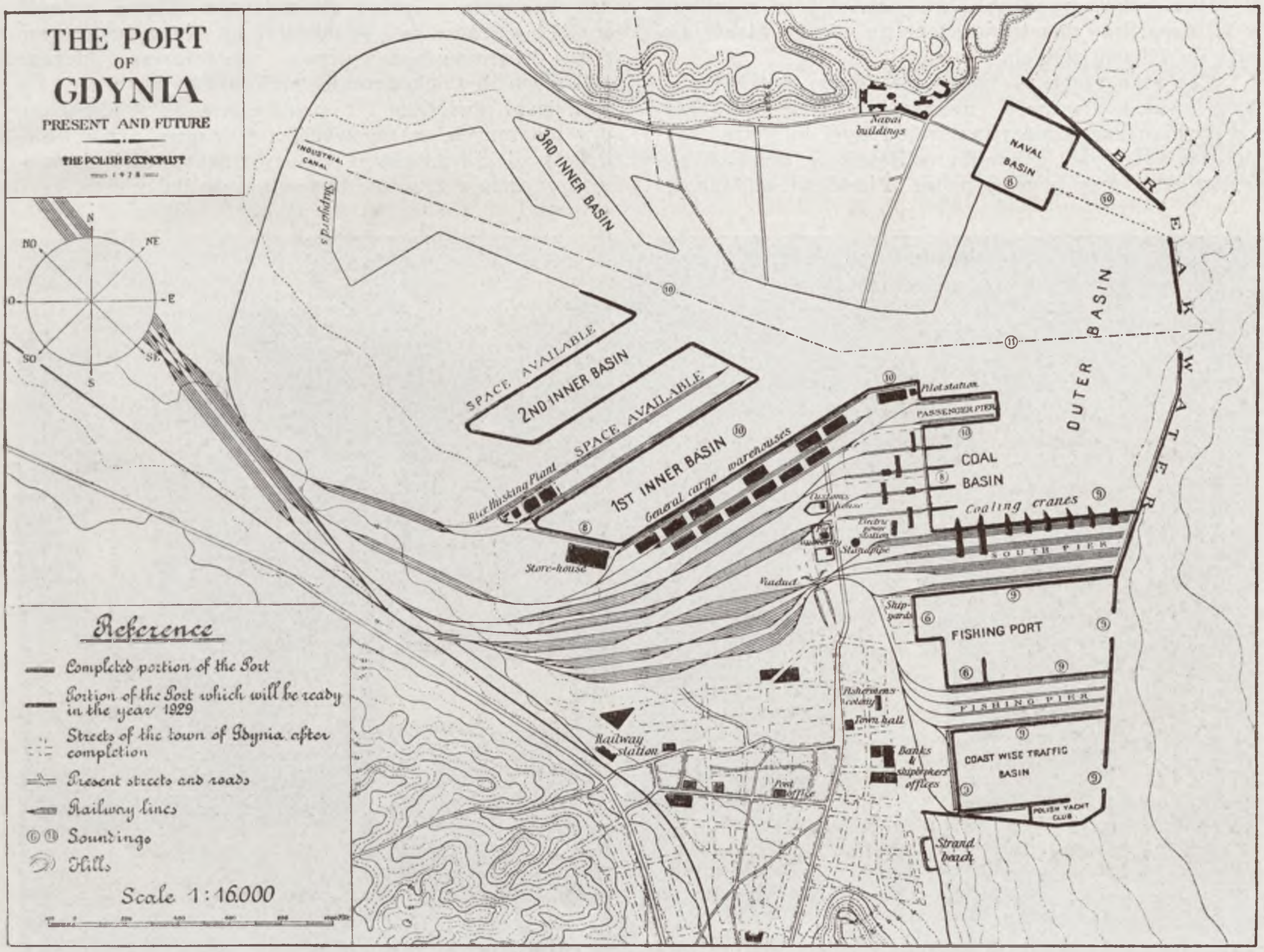
Z polskiej floty wojennej. Kontrtorpedowiec wychodzi z portu w pełne morze.

ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO

W r. 1928 obrót w handlu zagranicznym Polski wyniósł przez granicę lądową 15,148 tys. ton, a przez morską 10,442 tys. ton, co świadczy wymownie o znaczeniu naszych portów. Ruch statków w Gdyni za okres pierwszych 9 miesięcy r. b. przekroczył już liczby za cały rok ub. Wywóz węgla przez Gdynię w r. b. do października wyniósł 1.736.741 ton (w Gdańsku 3.915.116 t.). Jak widać z powyższych obrotów port Gdynia pod względem swych obrotów zaczyna dopędzać inne porty Bałtyku.



Inż. Stanisław Łęgowski, syn zasłużonego historyka Polski, naczelnik Wydziału Portowego Ministerstwa Przem. i Handlu.



Anglicy i Amerykanie coraz bardziej interesują się naszym portem. To też coraz częściej w ich fachowej prasie można spotkać ten plan portu, ujawniający, jakie roboty zostały wykonane i jakie w najbliższym czasie mają być wykonane.

PREZYDENT GDYNI P. BILEK O GOSPODARCE SAMORZĄDOWEJ

Nowomianowany prezydent Gdyni p. Bilek na inauguracyjnym posiedzeniu Rady Miejskiej wygłosił nader ciekawe przemówienie, w którem scharakteryzował uchybienia w dotychczasowej gospodarce samorządowej i środki naprawy oraz nowy plan dalszego rozkwitu tego rdzennie polskiego miasta portowego.

Z przemówienia p. Bilka przytaczamy tu jedynie bardziej znamienne fragmenty.

„Jeżeli chodzi o gospodarkę miejską, to spadek odziedziczony przez obecny magistrat był nad wyraz smutny i groził ruiną w wielu dziedzinach. Najwięcej dotyczyło to techniki budowy miasta, finansów i polityki terenowej. Roboty pooddawano częstokroć nieodpowiednim firmom, bez uprzedniego technicznego przygotowania, prowadzono je bez nadzoru i w rezultacie narażono budowę miasta nietylko na znaczne straty materjalne, ale i na robienie ojektów niezdatnych do użytku".

Ten stan rzeczy spowodował konieczność przerewidowania całego szeregu umów wiążących miasto. „Wadliwa i niedostateczna organizacja służby technicznej w poprzednim okresie, nie będąc fachową, często nawet niekorzystne oferty opinjowała przychylnie. Budowano domy miejskie bez nadzoru, bez kontroli materjałów, w niektórych wypadkach bez planów i w rezultacie w tej dziedzinie miasto narażono na szkody. Straty sięgają do 700.000 złotych.

Ten stan rzeczy — mówił pan prezydent Bilek — wywoływał konieczność uzdrowienia tych stosunków i w wyniku zarządzeń pana wojewody i ministra skarbu oraz przemysłu i handlu podjąłem tę pracę. Stworzyłem więc przy pomocy p. inż. Piaskiewicza fachowo obsadzone kierownictwo budowy dla dróg i ulic, kanalizacji i wodociągów, architektury i miernictwa".

Przez stworzenie administracji technicznej udało się uporządkować w dużej mierze stan poprzedni. Obecnie po uzyskaniu funduszów w wysokości 4 i pół miljona złotych przystąpiono do energicznej budowy domów i kanalizacji tak, że z końcem roku budżetowego będzie gotowy kompleks ulic między Starowiejską a 10 lutego łącznie ze skanalizowaniem i zaoparzeniem w wodę tej części miasta. Równocześnie do zimy doprowadzi się budowę domu robotniczego pod dach. Dom ten obliczony jest na 164 mieszkań i da schronienie około 500 mieszkańcom, dzisiaj gnieżdżącym się po barakach.

Niezależnie od prac inwestycyjnych uruchomiono, lub uruchomi się w najbliższej przyszłości cały szereg przedsiębiorstw miejskich. Dalszym etapem ma być komercjalizacja przedsiębiorstw komunalnych na zasadach ustawy z 17.3.1927 r. przyczem rozróżniać będziemy 3 typy przedsiębiorstw.

a) czysto komunalne, b) mieszane z kapitałem prywatnym, c) koncesyjne, celowość tworzenia których stoi w związku z warunkami rozwojowemi Gdyni.

Również toruje się drogę budownictwu mieszkań pracowniczych, z jednej strony przez objęcie instruktoratu i nadzoru nad spółdzielniami oraz przez tworzenie programu budownictwa robotniczego, którego treścią ma być ukończenie budowanego hotelu i kolonji, łaźni, świetlicy i t. p. przejście do systemu domów rodzinnych, szeregowych, a z drugiej, przez wniesienie projektu ustawy o pomocy finansowej i ułatwionym przydziale gruntów budowlanych dla miasta.



Pomnik Henryka Sienkiewicza w Gdyni

Tak samo należało co rychlej przeprowadzić reorganizacje techniki działu finansowego, gdyż z chwilą objęcia urzędowania przez prezydenta Bilka nie było np. zestawienia majątku miejskiego, ani nieruchomego. Należało więc corychlej aktualizować rachunkowość i przeprowadzać zamknięcia za lata ubiegłe, opracowywać budżety, plany finansowe na przyszłość, zabiegać u władz wyższych o możność podjęcia najkonieczniejszych robót i t. d.

W obecnej chwili zadłużenie miasta z tytułu pożyczek długoterminowych wynosi 6.440.000 złotych, zaś z tytułu zadłużenia krótkoterminowego w formie zaliczek na poczet pożyczek długoterminowych złotych 2.400.000.

AMERYKAŃSKI ROZWÓJ GDYNI

W szybkiem tempie zbliża się termin ukończenia budowy pierwszej serji robót portowych w Gdyni, na czem dużo zyskuje zdolność przeładunkowa portu. Wzrasta ilość nabrzeży, zwiększa się teren, na którym budowane są coraz to nowe urządzenia portowe. W tym roku wykończone zostały wybrzeża: indyjskie, holenderskie i duńskie. Budowa nabrzeża śląskiego, które w bieżącym roku miało być ukończone i oddane do użytku masowych ładunków, doznała opóźnienia wskutek nieukończenia rozbiórki starego mola rybackiego. Z powodu coraz to większej zdolności przeładunkowej portu wzrasta zainteresowanie firm skierowania ładunków bawełny dla fabryk łódzkich przez porty polskie, aby wyzwolić się od portów i kolei niemieckich, przez które przechodzi 80% całkowitego zapotrzebowania naszych fabryk. Jest to sprawa ogromnej wagi, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że tysiące naszych wagonów po wyładowaniu węgla w Gdyni i Gdańsku wraca zupełnie próżnych w głąb kraju.

Na dobrej drodze jest również sprawa założenia w Gdyni Polsko-Brazylijskiej Spółki Handlowej S. A. z oddziałem w Warszawie. Zadaniem spółki będzie bezpośredni przywóz kawy brazylijskiej do Polski i państw bałtyckich. Negocjacje są tak daleko posunięte, że już we wrześniu spodziewać się należy nadejścia do Gdyni pierwszego transportu kawy.

Syndykat eksportu bydła i trzody chlewnej w Warszawie postanowił również skierować swój wywóz przez Gdynię. W razie pomyślnego obrotu powyższej sprawy w projekcie Syndykatu znajduje się wzniesienie specjalnych budowli w Gdyni kosztem 3 miljonów zł. dostosowanych do eksportu trzody. Próbne transporty bydła mają przejść przez Gdynię w dniach najbliższych.

RZEŹNIA EKSPORTOWA W GDYNI

Dnia 5 października b. r. został sporządzony i podpisany notarjalny akt, powołujący do życia spółkę „Rzeźnia Eksportowa w Gdyni" s-ka z o. p., której zadaniem jest budowa oraz eksploatacja projektowanej rzeźni.

Członkami spółki są: 1) Magistrat m. Gdyni (50% udziałów), 2) Polski Związek Bekonowy (25% udziałów) i 3) Syndykat Polskich Eksporterów Trzody i Bydła (25% udziałów).

Siedzibą spółki jest miasto Gdynia, jednak chwilowo kierownictwo jej będzie się znajdowało w Warszawie, co ułatwi bliższy kontakt spółki z władzami centralnemi i z obcymi kapitalistami, mającymi zamiar wziąć udział w projektowanem przedsiębiorstwie.

W skład Rady Nadzorczej wchodzą:

I. z ramienia Magistratu m. Gdyni:

1) p. M. Bilek, prezydent miasta,

2) p. M. Mosiewicz, członek Magistratu,

II. z ramienia Polskiego Związku Bekonowego:

3) p. Robert Drewa,

III. z ramienia Syndykatu Polskich Eksporterów Trzody i Bydła:

4) p. J. Litwinowicz, dyrektor Syndykatu,

IV. z ramienia Państwowego Instytutu Eksportowego:

5) p. inż. J. T. Gawlikowski, jako przewodniczący Rady Nadzorczej.

Do pierwszych zadań Zarządu nowej spółki będzie należało zawarcie umowy z Rządem w sprawie dzierżawy gruntu pod budowę, przygotowanie planów budowy oraz sposobu sfinansowania przedsiębiorstwa ewentualnie przy pomocy kapitału zagranicznego.

Projektowana rzeźnia ma być wyzyskana dla celów eksportu mięsa oraz mrożonego drobiu zagranicę, dla aprowizacji polskiej marynarki oraz obcych statków zawijających do Gdyni, wreszcie dla zaopatrywania w mięso naszego wybrzeża morskiego w ścisłej kolaboracji z budowaną w Gdyni chłodnią eksportową.



Siedziba Zarządu Pierwszego Polskiego Towarzystwa Kąpieli Morskich w Gdyni.



Dom Zdrojowy Pierwszego Polskiego Towarzystwa Kąpieli Morskich w Gdyni.

POLSKIE RYBOŁÓSTWO MORSKIE ZA PIERWSZE PÓŁROCZE R. B.



Dr. Franciszek Lubecki, kierownik działu rybactwa morskiego przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Rybołóstwo morskie w okresie styczeń—lipiec b. r. obrazuje pod względem ilości jak i wartości poniższa tabela:

miesiąc	ilość	wartość
Styczeń . . .	207.054 kg.	175.603 Zł.
Luty	5.235 „	21.000 „
Marzec . . .	22.503 „	52.819 „
Kwiecień . .	254.916 „	412.186 „
Maj	296.324 „	388.573 „
Czerwiec .	292.115 „	279.896 „
Lipiec . . .	271.834 „	353.425 „
Ogółem I—VII	1.349.981 kg.	1.683.507 Zł.

Przy rozpatrywaniu poszczególnych pozycyj uderza gwałtowny spadek połowów morskich w lutym i marcu. Spadek ten spowodowany został niezwykle silnemi mrozami i pokryciem wybrzeża naszego powłoką lodową, co uniemożliwiało prawie zupełnie połów ryb. Katastrofalny ten stan trwał aż do 10 kwietnia, kiedy zupełne ustąpienie lodów wpłynęło przełomowo na wyniki połowów. Od tego momentu wzrastają połowy pod względem ilości, obniżając w ten sposób wyśrubowane brakiem podaży ceny, które spadły przy niektórych gatunkach o 50 proc., a czasem i więcej, co doskonale ilustruje poniższe zestawienie:

gatunek	marzec	kwiecień
	złotych za 1 kg.	
szproty	0.80	0.50
flądry	2.—	1.—
śledzie	1.50	1.—
łososie	12.—	5.—
węgorze.	4.—	3.50
szczupaki	4.—	2.60
okonie	2.—	1.50

Intensywność połowów zależała pozatem od ilości kutrów motorowych, których ilość znacznie wzrosła w porównaniu z rokiem ubiegłym. Kutry te sąześrodkowane przedewszystkiem w rękach helskich i nieco gdyńskich, do których też należy większa część połowów szczególnie płastug, śledzi i wątłuszy. I tak np. w lipcu prawie 80 proc. całego połowu płastug przypadło na rybaków, posiadających kutry motorowe. Pozostałe 20 proc. łowią rybacy z innych części wybrzeża, posługując się dość prymitywnemi narzędziami; są oni ograniczeni terenowo do części przybrzeżnych.

Wagowo według gatunków wyniki połowów przedstawiały się następująco:

gatunek	styczeń	kwiecień	lipiec
	kilogramów		
szproty	166.065	113.710	100
flądry	11.050	17.795	178.620
śledzie	6.100	19.510	5.735
łososie	8.088	45.847	65
węgorze	8.930	800	12.253
szczupaki	1.750	3.020	4.625
okonie	3	5.153	2.142

Powyższa tabela wyraźnie wskazuje na sezonowość pewnych gatunków np. szprotów, łososi, okoni. Jeśli uwzględnić wartość gatunków, to zauważyć można, że najważniejszą rolę odgrywają prawie przez cały rok płastugi (flądry i skarpie), śledzie, łososie, wątłusze, węgorze, a także ryby słodkowodne.

Ceny w okresie styczeń — kwiecień — lipiec r. b. kształtowały się następująco:

gatunek	styczeń	kwiecień	lipiec
	złotych za 1 kg.		
szproty	0.20	0.50	0.30
flądry	1.50	1.—	1.—
śledzie	0.70	1.—	0.80
łososie	9.—	5.—	6.—
węgorze	4.—	3.50	3.50
szczupaki	—	2.60	4.—
okonie	—	1.50	1.50

Złowione ryby zostały w przeważającej części sprzedane wędzarniom gdańskim, tak, że wędzarnie położone na polskiem wybrzeżu przerabiały ca 30—35%. W zimowych miesiącach znaczne partje solonych ryb sprzedano do istniejących w Wilnie fabryk konserw rybnych. Wysłano również pokaźne ilości łososi do Holandji, gdzie chętnie poszukują tego gatunku ryb, szczególnie wiślanych. (P.I.E.)

STAŁA KOMUNIKACJA Z PORTÓW POLSKICH



Andrzej hr. Ostecimski-Czapski,
Dyrektor American Scantic Line w Polsce.

Z portów polskich wyruszają w stałych odstępach czasu statki pasażersko towarowe nasępujących przedsiębiorstw okrętowych:

POLSKO - BRYTYJSKIEGO T-WA OKRĘTOWEGO (biuro w Gdyni) — stała komunikacja między Gdynią — a Londynem. Statki wyruszają w każdy piątek z Gdyni.

ROZKŁAD JAZDY OKRĘTÓW AMERICAN SCANTIC LINE W ROKU BIEŻ.

Okręty odpływają z Gdyni: s/s „Schenectady" 11 listopada do Baltimore, New Yorku, s/s „City of Fairbury" 18 listopada do Portlandu, Bostonu, New Yorku, s/s „Chickasaw" 9 grudnia do Bostonu, New Yorku, s/s „Schenectady" 16 grudnia do Baltimore, New Yorku.

BALTIC AMERICA LINE.

(Agent fir. Bergenske Gdynia i Gdańsk Hundegasse 67/68), stała komunikacja między portami polskiemi a Halifaxem i New Yorkiem:

Statki wyruszają z Gdańska: „Estonia" dnia 13 listopada r. b. „Lituania" dnia 19 listopada r. b., przybywają z New-Yorku dn. 30.XI; 7 grudnia r. b.

TWO „CHARGEUR REUNIS"

Ul. Królewska 10, Warszawa, (ul. Świętojańska — Gdynia): komunikacja między Gdynią a portami; Le Havre, Rio de Joneiro, Santos, Buenos Aires.

Statki wyruszają z Gdyni: „Krakus" dn. 20 listopada r. b. „Światowid" dnia 31 grudnia r. b.

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

(Warszawa, ul. Królewska 27).

Statki wyruszają z Gdyni: „Virginie" dnia 19 października r. b, „Pologne" dn. 1 listopada r. b.

ZJEDNOCZONA KORPORACJA BAŁTYCKA

(United Baltic Corporation Ltd.), utrzymuje stałą komunikacje miedzy Polską a Anglją pod nazwą: „Anglo Baltic Line". Statki wyruszają z Gdańska (co piątek):

OKRĘTY AMERICAN SCANTIC LINE SKRACAJĄ PODRÓŻ MORSKĄ Z POLSKI DO AMERYKI.

Dzięki nowoczesnym urządzeniom, zastosowanym na okrętach American Scantic Line, szybkość ich została znacznie zwiększona i obecnie, co oficjalnie stwierdzono, wynosi 15 węzłów morskich na godzinę.

Rezultatem tego było, iż okręt s/s „Schenectady", który w b. m. zawinął do Gdyni, przebył podróż z New Yorku do Kopenhagi w ciągu 10-ciu dni i 15-stu godzin a z Kopenhagi do Gdyni w ciągu 20 godzin.

Całkowitą podróż morską zatem, dzielącą ląd Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej od wybrzeża polskiego, okręt s/s „Schenectady" przebył w niespełna 11 i pół dni.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO W GDYNI

Rozwój eksportu z Polski do Wielkiej Brytanji był hamowany zależnością naszej ekspansji gospodarczej od podaży towaru okrętowego obcego, utrzymującego stałą komunikację pasażersko - towarową na linji Gdańsk—Londyn względnie Hull.

W celu uniezależnienia się od niezawsze dla nas korzystnych warunków transportowych, dyktowanych nam przez linje okrętowe — zostało utworzone w styczniu b. r. Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, które wyposażono w 4 pośpieszne statki pasażersko-towarowe, zaopatrzone w nowoczesne chłodnie, i uruchomiono na linjach Gdańsk—Londyn i Gdańsk—Hull.

O potrzebie zorganizowania takiej linji okrętowej świadczą najlepiej dane, ilustrujące rozwój i wszechstronność przewozów okrętami tego Towarzystwa.

Ze względu na długotrwałość i niezwykłą ostrość ub. zimy, Polsko-Brytyjskie Towarzystwo rozpoczęło swą działalność dopiero od połowy kwietnia. Od tej chwili aż do 1 października przewieziono 8770 pasażerów i emigrantów z Gdańska do Londynu i Hull.

Przewóz towarów z Polski do Anglji zobrazowuje poniższe zestawienie:

Miesiąc	Ogólna liczba ładunków	Bekony	Masło	Jaja	Dykty	Drzewo	Ryż	Zboże	Parafina
Kwiecień	1.986	833	37	85	88	300	—	—	—
Maj	3.297	1.699	20	447	206	460	—	—	—
Czerwiec	4.129	1.749	802	306	413	250	—	—	—
Lipiec	5.028	1 846	557	327	430	180	—	140	—
Sierpień	6.269	1.970	520	598	345	740	250	1 750	—
Wrzesień do 4/X.	3.216	992	472	211	477	193	562	—	107
Ogółem	23.925	9.082	2.417	1.974	1.959	2.123	812	1.890	107

W tym samym czasie przywieziono z Anglji do Polski 7214 ton żelastwa, prócz wielu innych ładunków drobnicowych, jak maszyny rolnicze, motocykle, towary kolonjalne i tytoń.

Działalność Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego wzrośnie znacznie niebawem, gdyż podobno w najbliższej przyszłości Towarzystwo to ma powiększyć swój tabor statkowy i uruchomić linję, któraby łączyła Gdynię z Francją, co umożliwi wykorzystanie w całej pełni obecnej dobrej konjunktury panującej na rynku francuskim na polskie artykuły spożywcze, jak mięso, jaja, masło i t. p.

Zarząd powyższego Towarzystwa przewiduje przeniesienie w przyszłym roku portu wyjściowego dla statków z Gdańska do Gdyni i oparcie ich o budowaną obecnie nowoczesną chłodnię portową.

POLSKA EKSPANSJA GOSPODARCZA

Przypis. redakcji: W poprzednich zeszytach daliśmy charakterystykę polskich stosunków handlowych i możliwości ich rozkwitu z Chinami, Indjami Brytyjskiemi, Holenderskiemi, krajami Lewantu, Ameryki południowej, Anglją, Japonją i Australją.

HANDEL POLSKO-PERSKI

Do roku 1925 wymiana towarowa między Polską a Persją prawie istniała. W roku 1925 została uruchomiona pierwsza placówka R. P., a mianowicie Poselstwo Polskie w Teheranie. Od tego też roku podjęta została na większą skalę akcja eksportowa z Polski do Persji. W roku 1925 import z Persji wynosił 51,1 tys. zł., eksport do Persji zaledwie 17,4 tys. złotych; w roku 1926 import 37,7 tys. zł. eksport 114 tys. zł.; w r., 1927 import 203 tys. zł., eksport 1.430 tys. zł.; w roku 1928 import 354 tys. zł., eksport 2.155 tys. zł. W pierwszych sześciu miesiącach bież. roku import z Persji wynosił 81 tys. zł, a eksport 1.756 tys. zł. Według statystyki perskiej (Tableau Géneral du Commerce Exterieur de la Perse avec les Pays Etrangeres) handel polsko-perski przedstawiał się po przeliczeniu na złote następująco, w tys. zł.:

Rok perski	Eksport do Polski	Import z Polski
1304 (1925-26)	—	11,5
1305 (1926-27)	84,5	38,0
1306 (1928-28)	20,0	1.454,0

Rozbieżność między statystyką polską i perską w zakresie eksportu z Polski, wynika z różnych przyczyn, jak np. towar polski przybywa do Persji po zamknięciu perskiej statystyki, lub nie jest wykupiony odrazu z chwilą przybycia przez odbiorcę z komory perskiej (dopiero po wykupieniu towaru z komory, towar jest zarejestrowany jako importowany). Różnice w imporcie perskich towarów tłumaczą się tem, że większość polskich produktów importowana jest pośrednio, np. dywany eksportowane są z Persji do Konstantynopola, Wiednia i t. d., a dopiero stamtąd do Polski.

OBROTY HANDLOWE POLSKI Z W. P. IRLANDZKIEM

Statystyki irlandzkie wykazują następujące gatunki, ilości i wartości towarów, będących artykułami handlu pomiędzy Polską (łącznie z Gdańskiem) a W. P. Irlandzkiem. Dane powyższe dotyczą sześciu pierwszych miesięcy r. b.

Polska łącznie z Gdańskiem importowała do W. P. Irlandzkiego:

Rodzaj		Ilość		Wartość	
		1928	1929	1928	1929
Chmiel	cwt.	—	1.808	—	8.926
Naczynia kuchenne	cwt.	1 066	966	1.632	1.651
Drzewo (deals, planes & boards load)		2.737	841	14.086	3.827
Podkłady	cwt.	4.657	—	21.482	—
Inne gatunki	cwt.	840	62	5.100	685
Wyroby bawełniane	sq yd.	740	22.960	60	2.177
Kainit	ton	2.606	—	6.640	—
Inne artykuły		—	—	56	79
Razem:				49.056	17.345

W. P. Irlandzkie importowało do Polski łącznie z Gdańskiem:

Rodzaj		Ilość		Wartość	
		1928	1929	1928	1929
Śledzie	ctw.	17.414	16.357	17.348	18.331
Żelazo i stal (scarp iron and steal)	cwt.	63.831	192.700	8.592	30.105
Inne artykuły		—	—	17	25
Razem:				25.957	48.461

KONSULAT GEN. DUBLIN

ŁADUNKI DO PORTÓW MORZA ŚRÓDZIEMNEGO I BEZPŁATNE PRZEJAZDY DLA POZNANIA RYNKÓW ZBYTU

Przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska" rozpoczyna przyjmować ładunki drobnicowe do portów Morza Śródziemnego.

Statki odchodzą mniej więcej co miesiąc, przyczem należy zaznaczyć, że zawijają one zawsze do portów Oran i Casablanca, inne zaś porty są odwiedzane w zależności od ładunków masowych, przeznaczonych do portów zachodniej części Morza Śródziemnego i z tych portów do portów polskich. Na każdy statek przyjmuje się drobnicy do 200 ton.

Przedstawicielom firm eksportowych polskich, pragnącym zapoznać się z rynkami zbytu, udziela „Żegluga Polska" bezpłatnego przejazdu na swych statkach.

EKSPORT DO EGIPTU

Z inicjatywy polskiej placówki konsularnej w Kairze, egipskie Izby Handlowe zadeklarowały gotowość prowadzenia stałej ewidencji firm polskich, zamierzających nawiązać stosunki handlowe z Egiptem. Spisy powyższe, przeznaczone dla użytku tamtejszej klijenteli, byłyby również ogłaszane w komunikatach perjodycznych wydawanych przez Izby. W związku z powyższem, firmy polskie, pragnące figurować w wyżej cytowanym spisie zechcą zgłaszać się do P. I. E., przesyłając jednocześnie swe katalogi o ile możności w językach obcych.

Dla orjentacji osób zainteresowanych podajemy niżej spis artykułów, mających największe szanse zbytu w Egipcie dla przemysłu polskiego:

Tkaniny bawełniane, wełniane, lniane, jutowe, wyroby dziane, jedwab sztuczny, drzewo budowlane, meble gięte, forniery i dykty, posadzki, wyroby metalowe, cement, papa dachowa, wyroby fajansowe, szklane, porcelanowe, bibułka papierosowa, wyroby celuloidowe, galanterja żelazna, maszyny rolnicze, wyroby z blachy emaljowanej, cukierki, biszkopty, likiery, konserwy, wyroby kauczukowe, obuwie płócienne i przybory toaletowe.

KRONIKA

Z KONCERNU „ROBUR".

Według notatki otrzymanej od kap. Szworca, statki zamówione dla koncernu „Robur" na stoczni szwedzkiej Landholmen Motala w Goeteborgu, a mianowicie statki Robur IV i Robur V, zostaną przejęte przez towarzystwo w terminach: Robur IV w maju, a Robur V w październiku 1930 roku.

POLSKA SIŁA ZBROJNA NA MORZU ZWIĘKSZA SIĘ.

Jak się dowiaduje Ajencja Wschodnia do Francji wyjechał komandor Petelenz, który stoi na czele komisji odbiorczej kontrtorpedowców polskich „Burza" i „Wicher", budowanych w Hawrze i Caen. Kontrtorpedowce te przybędą do Polski jeden z początkiem roku przyszłego, drugi zaś w czerwcu 1930 r. Dowódca O. R. P. „Wicher", kpt. Mohuczy bawi z załogą we Francji i odbył już szereg prób na swym statku w porcie Cherbourg.

OBSŁUGA POLSKA NA STATKACH EMIGRACYJNYCH.

Państwowy urząd emigracyjny postanowił wprowadzić stałą ewidencję obsługi polskiej na okrętach, przewożących emigrantów z Polski. Chodzi tu o systematyczną kontrolę przedsiębiorstw i przestrzeganie przepisów obowiązujących towarzystwa przewozowe co do zatrudnienia na statkach, któremi przewożeni są emigranci polscy, polskich tłomaczy, pielęgniarek, kucharzy i t. d.

NOWY PROGRAM MORSKI W JAPONJI.

W zastępstwie starzejących się dawnych jednostek, Japonja przewiduje w ciągu najbliższych lat 8, budowę następujących okrętów: 4 krążowników po 10.000 ton, 15 kontrtorpedowców, tyluż torpedowców, kilkunastu łodzi podwodnych, 4 kanonierek - monitorów, kilku okrętów - cystern i flotylli ścigaczy łodzi podwodnych. Koszt tych okrętów wyniesie 40 miljonów yenów.

NOWY PROGRAM MORSKI W HISZPANJI.

Wobec trudności finansowych, w Hiszpanji opracowano nowy, skrócony program morski. Program ten obejmuje dwa krażowniki po 10.000 ton, 12 łodzi podwodnych, okręt - cysterne, 3 kontrtorpedowce, 3 patrolowce i kilka mniejszych jednostek. Wszystkie okręty będa zbudowane w warsztatach hiszpańskich, a koszt ich wyniesie około 800 miljonów pesetów, czyli zgórą miljard złotych. I to nazywa się małym programem!

NAJWIĘKSZA ŁÓDŹ PODWODNA ŚWIATA.

Ł/p „Surcouf", zbudowana w arsenale Cherburga, zostanie spuszczona na wodę 18 listopada. Łódź ma 3000 tonn wyporności nadwodnej. Cały świat morski i techniczny wyczekuje z zapartym oddechem pierwszych prób tego okrętu.

KPT. BREHANT OTRZYMUJE KRZYŻ „POLONIA RESTITUTA".

Ostatni „Yacht" przynosi wiadomość z Tulonu o wzruszającej uroczystości polsko francuskiej. Prefekt morski, admirał Vindry, wręczył kapitanowi Brehant, dyrektorowi nauk w polskiej szkole podwodnego pływania, krzyż kawalerski orderu „Polonia Restituta". Ceremonja zakończyła się inspekcją i defiladą, poczem miała miejsce skromna biesiada, na której marynarze obu flot zacieśnili raz jeszcze wiążące ich węzły braterstwa.

UTWORZENIE ODDZIAŁU POLSKO-BUŁGARSKIEJ IZBY HANDLOWEJ.

W Lublinie powstało przedstawicielstwo Izby Handlowej Polsko - Bułgarskiej na czele z p. Teofilem Kujawskim, Prezesem Zarządu Sp. Akc., „Lechja", Radcą Izby Przemysłowo - Handlowej w Lublinie. P. Kujawski reprezentuje Izbę Polsko - Bułgarską i ma prawo występować w jej imieniu wobec wszystkich instytucyj rządowych i prywatnych.

STACJA RATOWNICZA P. C. K. W GDYNI.

Ze względu na brak planów regulacyjnych wybrzeża i ścisłego określenia stałego miejsca kąpieli, Zarząd Oddziału odłożył budowę pawilonu ew. do roku przyszłego, a w roku bieżącym powołał do życia prowizoryczną stację ratowniczą w Zakładach Kąpielowych.

Dzięki tegorocznemu potrolowaniu przez sanitarjusza P. C. K., które ma miejsce od 7 do 19 godz., do dn. 15 sierpnia r. b. nie było wypadku utonięcia. Dzieje się to dzięki temu, że sanitarjusz P. C. K. nietylko niesie pomoc w razie tonięcia, lecz przy przekroczeniu granic, dozwolonych do kąpieli, zmusza do powrotu osoby, niepodporządkowujące się przepisom.

Gdynia, jako miejscowość kąpielowa, rozwija się od 1923 r., jednak nikt nie zajął się tam sprawą ratowania tonących, niesienia im pomocy i z tego powodu zdarzały się wypadki utonięć.

W 1928 r. Zarząd Oddziału Polskiego Czerwonego Krzyża postanowił sprawę ratownictwa rozwiązać przez powołanie specjalnego posterunku i ufundowania stacji.

Jednocześnie Zarząd Oddziału zakupił łódź ratunkową, specjalnie w tym celu zbudowaną i zaopatrzył ją w odpowiednie przyrządy ratownicze.

Sanitarjusz P. C. K., utrzymywany przez Oddział, patroluje wybrzeże w łodzi ratunkowej P. C. K. i przestrzega, by kąpiący się nie wychodzili poza granice, oznaczone przez miasto, jako dozwolone do kąpieli.

Myśl tę zrealizował w r. b. Zarząd Oddziału P. C. K. pod energicznem przewodnictwem prezeski p. R. Nowackiej.



Nasza marynarka wojenna zawinęła do portu duńskiego. Książe Knut (pośrodku), syn panującego obecnie króla Danji, zaprzyjaźnia się z oficerami polskiej marynarki.

R. K.:

O POLSKICH INSTYTUCJACH I CZASOPISMACH MORSKICH

CZY MAMY NADMIAR CZASOPISM I INSTYTUCYJ MORSKICH?

W „Ilustrowanym Kurjerze Codziennym“ z dnia 8 listopada r. b. ukazał się artykuł pióra komandora ppor. marynarki polskiej Władysława Kozianowskiego, poddający bardzo surowej krytyce współrzędne działanie trzech instytucyj o pokrewnych celach.

Oto ustępy z tego artykułu:

„Dla celów morskiego rozwoju Polski pracuje Komitet Floty Narodowej, oraz Liga Morska i Rzeczna. W szeregu artykułów udawadniałem już kilku autorom szkodliwość tej dwoistości dróg, prowadzących nibyto do jednego celu.

„Liga Morska i Rzeczna, której konieczność samodzielnej egzystencji doprawdy nie jest zrozumiałą — broni, jak może, swojej samodzielności i odrębnego życia. W ostatnich tygodniach ogłosiła Liga swoje rezolucje i apele, nawołujące rząd do energicznej budowy floty wojennej. Chciano widocznie tem ujawnić swoją działalność i energję. Chociaż wydawanie rezolucji i apelów dalekie jest jeszcze od prawdziwego czynu, należy jednak przyklasnąć tym poczynaniom Ligi. Tem niemniej przekonania o zbędności dwu pokrewnych instytucji nie zmienimy.

„Otóż przez dłuższy czas były w Polsce tylko dwie instytucje „kierunku morskiego“, jeśli można się tak wyrazić. Obecnie daje oznaki życia (coprawda słabe), jeszcze jedna „konkurencyjna“ instytucja — jest nią „T-wo budowy i eksploatacji polskiego okrętu propagandowego“.

„Towarzystwo owo egzystuje już od niejakiego czasu — słyszało się jednak o niem mało. Czasem wpadał w oko jakiś zabłąkany w wozie tramwajowym afisz — pozatem nic.

„Aż nagle w różnych miastach i miasteczkach Polski zaczęły się zjawiać grupki jakichś dziwnych młodych ludzi — marynarzy. Wyglądem swym nie różnią się niczem od „błękitnych chłopców“ z marynarki wojennej. Tylko oko rzeczywistego marynarza dostrzega dziwny napis na wstążce okalającej otok czapki. Wypisano tam złotemi literami: „T-wo Żeglugowe — Bandera Polska“...

„Gdy bliżej, interesując się tą akcją, zapoznajemy się z nią, dowiadujemy się, że tworzy się jednocześnie towarzystwo akcyjne. Czyli, że będą akcjonarjusze i będą zwykli ofiarodawcy.

I jedni i drudzy dają pieniądze — tylko ta jest różnica pomiędzy nimi, że akcjonarjusze (czyli ludzie, którzy mają więcej pieniędzy i którzy mogą sobie pozwolić na kupno akcji), będą ewentualnie ciągnęli zyski — natomiast zwykli ofiarodawcy (ludzie mniej zamożni), którzy dają tylko swoje biedne złotówki — będą wspierali interes tych akcjonarjuszy. O podziale dywidend wśród akcjonarjuszy i wypłacie tantjem dla członków zarządu, mówi wyraźnie art. 47 statutu tego Towarzystwa.

„Tak się więc przedstawia ta morska propagandowa akcja.

„Rozważmy teraz kwestję racji bytu każdej poszczególnej instytucyj, z trzech powyżej wymienionych.

1) „Komitet Floty Narodowej“ ma na celu propagowanie morskiej idei w Polsce, oraz zbieranie (co jest najistotniejsze) funduszu na budowę floty.

2) „Liga Morska i Rzeczna“ zajmuje się tylko propagandą i zachęcaniem ludności do interesowania się morzem (właściwie wodą, bo morzem i rzekami).

3) „Towarzystwo Żeglugi Bandera Polska“ zbiera fundusz na budowę okrętu, mającego być propagandowym (i dochodowym dla akcjonarjuszy).

Szkodliwość tych wielu rozdrobnionych poczynań jest oczywistą“.

Takie i temu podobne opinje nurtują śród naszego społeczeństwa i dlatego z obowiązku publicystycznego jako nader charakterystyczne przytaczamy je tak obszernie.

Z zasadniczą jednak tezą autora, że szkodliwość tak wielu poczynań jest aż nadto widoczna nie zgodzimy się. Sfery działalności tych trzech instytucyj nie wykluczają się wzajemnie, lecz przeciwnie wzajemnie dopełniają:

Komitet Floty Narodowej, to instytucja nawpół urzędowa, mająca za zadanie zbiórkę ofiar na budowę floty morskiej i koordynowanie wszelkich poczynań instytucyj społecznych, osób i grup prywatnych, mających na celu rozbudowę polskiej floty morskiej.

Ergo — Komitet Floty Narodowej, którego naczelne władze stanowią przedstawiciele Rządu i Izb Ustawodawczych z p. Ministrem Przemysłu i Handlu jako wykonawcą samej ustawy o Komitecie Fl. Nar., jest z natury rzeczy instytucją powołaną do zbierania ofiar i regulowania wszelkich poczynań społecznych w sferze popularyzowania i wykorzystywania dobrodziejstw dostępu do morza.

Liga Morska, jako instytucja społeczna ma przed sobą chlubne pole rozbudzania w społeczeństwie sentymentu dla morza i organizowanie opinji społecznej odnośnie najrozmaitszych aktualnych naszych spraw morskich.

Towarzystwo Żeglugi Bandera Polska ma swoje ściśle określone specjalne zadanie i takich towarzystw o specjalnych zadaniach, byle tylko gospodarczo i celowo prowadzonych może powstać kilkadziesiąt.

Polska posiada około 30 miljonów ludności. Ile osób z pośród tych 30 miljonów ogarnia działalność tych instytucyj?

Nie trzy, ale trzydzieści takich instytucyj trzebaby nam było stworzyć, żeby tylko jeden miljon ludności uczynić świadomym i aktywnym w popieraniu sprawy morza naszego.

Podobną odpowiedź dać musimy osobom, głoszącym, że 5 czasopism morskich w Polsce to zadużo, po co „Morze“, „Żeglarz Polski“, „Przegląd Morski“, „Żegluga“ i „Flota Narodowa“?

„M o r z e“ służy popularyzowaniu śród szerokich sfer polskiej idei morskiej, popularyzowanie to nigdy nie powinno mieć kresu, bo nowe pokolenia nadrastają nieustannie.

„P r z e g l ą d M o r s k i“ to pismo poświęcone naszej marynarce wojennej, jej technice, obsługuje koła przeważnie wojskowe.

„Ż e g l a r z P o l s k i“ wychodzący w Tczewie obsługuje nadewszystko nasze wybrzeże morskie ze stanowiska potrzeb tego wybrzeża.

„F l o t a N a r o d o w a“ to niezależne obecnie morskie pismo gospodarcze i polityczne, opierające swe tezy na wiadomościach statystycznych stolicy, wydawnictwo przeznaczone dla rynku wewnętrznego.

„Ż e g l u g a“ (The Navigation) to czasopismo handlowe morskie przeznaczone głównie dla zagranicy, dla portów i izb handlowych.

Razem te wszystkie czasopisma nie mają 50.000 prenumeratorów.

20 razy tyle co obecnie potrzebaby było wydawać w Polsce czasopism morskich, by zainteresować niemi tylko miljon ludności.

Przeciwni jesteśmy powtarzanej dość często opinji, że winno być w Polsce tylko jedno czasopismo morskie i tylko jedna książka o morzu, że wszystko inne należy oddać na makulaturę.

Im więcej będzie w Polsce instytucyj i czasopism, tem sprawę morską uczynią bardziej popularną i tem szybciej będziemy mogli osiągać zyski z dostępu do Bałtyku.

Słuszność musimy przyznać autorowi, że pod względem intensywności pracy i pod względem technicznym działalność niektórych instytucyj pozostawiała lub pozostawia wiele do życzenia (brak żywotności, zbyt kosztowna administracja i t. p.), i że koordynowanie ich działalności jest konieczne.

Ale czyż nie stara się Liga Morska koordynować działalności z Komitetem Fl. Nar. Czyż niezwykle utalentowany organizator i świetny prelegent p. inspektor Stanisław Lech Tomczak, nawołujący do składek na budowę okrętów, nie dostarcza tem samem sympatyków i Lidze Morskiej?

Czyż zaspakajając potrzeby społeczne czasopisma morskie nie czynią między sobą same przez się pewnego niejako podziału pracy? Czyż każde z nich w tej wzajemnej szlachetnej rywalizacji nie stara się dać społeczeństwu jak najcenniejszej treści, mimo nieraz niezwykłych trudności wydawniczych?

Niedorzecznością i rozrzutnością papieru byłoby karmienie przeciętnego obywatela, lub ekonomisty technicznemi wiadomościami z dziedziny marynarki wojennej, lub zasypywanie oficerów marynarki literaturą propagującą morze.

Każdy obywatel polski ma inne zainteresowania z dziedziny naszej ekspansji morskiej i ta różnorodność popytu tworzy różnorodność podaży.

Cenzura, kontrola rządowa i społeczna jest na to, by usuwała martwe lub szkodliwe czasopisma i instytucje morskie, zresztą, co zamiera lub jest chorowite, samo upadnie.

Im więcej będzie w Polsce skoordynowanych instytucyj morskich i im więcej będzie zróżniczkowanych lub rywalizujących ze sobą w walce o lepsze czasopism morskich, tem bardziej staniemy się narodem morskim i tem większe z tego osiągniemy korzyści.



W lokalu T-wa Literatów i Dziennikarzy w Warszawie odbyło się zebranie Zrzeszenia Beletrystów Polskich, na którem między innemi były poruszane sprawy morza polskiego. Wiele osób z pośród obecnych położyło znaczne zasługi dla rozbudzenia w naszem społeczeństwie zainteresowania dla ekspansji morskiej, biorąc do swych prac życie żeglarskie, jako tworzywo (Smolarski, Jarosławski), dając opisy egzotycznych wysp (F. Ossendowski), przekłady morskich utworów Londona i Conrada (Jerzy Bohdan Rychliński) i t. p. Siedzą pp.: Witold Łaszczyński, Stella Olgierd (P. E. N. Club), Maciej Wierzbicki, red. Cezary Jellenta, Marja Szpyrkówna, dr. Mieczysław Jarosławski (przewodniczący koła stołecznego Ligi Morskiej), Ferdynand Ossendowski. Stoją: Andrzej Sienkiewicz, Hanna Zahorska, dr. Witołd Bunikiewicz, Jan Bogacz, Radosław Krajewski, Bernard Kowalski, Mieczysław Smolarski (prezes Z. B. P.), Sierzputowski, Jan Niwiński, red. Kazimierz Paszkowski, Jerzy Kossowski.

WŁOSI WYDOBYWAJĄ Z DNA JEZIORA GALERĘ POGAŃSKIEGO WŁADCY RZYMU

POSZUKIWANIA W JEZIORZE NEMI, PO JEGO OSUSZENIU DAŁY WINIKI OCZEKIWANE.

Galerę Kaliguli, znaleziono po osuszeniu jeziora. Przedstawia się ona teraz jako duży kadłub 64 m. dług. i 20 m. szerokości. Części, dobrze zachowane są zrobione z sosny, świerku i dębu. Pierwsze zjawienie się statku kiedyś luksusowego było rozczarowaniem. Wszystkie nadbudówki w postaci pawilonów wzniesionych na pokładzie przykrytym mozaiką z marmuru, przez wieki zostały zniszczone zupełnie tak, że nie można nawet określić ścisłej ich linji.

Przeciwnie zrobiono ciekawe spostrzeżenia cała część oddolna kadłubu, jest pokryta ołowiem, Między ołowiem a drewnem znajduje się warstwa wełny. Wszystko to jest zbite długiemi gwoździami miedzianemi o płaskich główkach. Technicy, którzy oglądali kadłub, zdumieni byli umiejętnością jego budowy, zgodną z ostatniemi prawami nowoczesnej techniki. Nie znaleziono wcale cennego, metalu, lecz mnóstwo drobnych przedmiotów, jak gwoździe, klucze, gwinty, applikacje z bronzu i t. d.

Wewnątrz znaleziono dwa ciekawe przedmioty: pompę z drzewa z pistonem i kran z bronzu wielkich rozmiarów, główna instalacja wodociągowa. Te rzeczy, zdumiewająco zakonserwowane można porównać z produkcjami naszych fabryk narzędzi, wykonanych z udoskonaleniami najnowszej techniki.



Galera Kaliguli po osuszeniu jeziora Nemi

WYŚCIGI NA KONIACH OCEANICZNYCH



W okolicach Honolulu, Wysp Południowych jest zwyczaj ścigania się na wielkich falach oceanicznych, jak na koniach. W tym celu krajowcy wybierają ciągnący się na kilka kilometrów niegłęboki piaszczysty łagodny brzeg, z falami idącemi na brzeg. Zasada jazdy tej polega na tem, by dostać się na długiej desce na przelewający się grzbiet wielkiej fali i sterując nogami utrzymywać się na przedniej pochyłości pędzącej ku brzegowi i rosnącego na przyboju nieraz do 3 metrów bałwana.

BIBLJOGRAFJA

MARJUSZ ZARUSKI: „Na pokładzie Iskry". Warszawa 1929. W. I. N. W.

Przy szkoleniu młodych oficerów i marynarzy ogromną rolę odgrywają podróże morskie i praktyka na okręcie żaglowym. Dzięki tym podróżom zżywają się oni z morzem i zapoznawają się dokładniej ze swą służbą i obowiązkami. U nas, jak wiadomo, takim żaglowym okrętem szkolnym marynarki wojennej jest „Iskra", niedawno wykonany w stoczni gdańskiej, cały ze stali. Okręt ten odbył w ubiegłym roku pierwszą swą podróż okrężną po Bałtyku. Opis tej ciekawej podróży zawiera praca gen. Marjusza Zaruskiego, p. t. „Na pokładzie Iskry", która ukazała się przed kilku dniami na półkach księgarskich. Autor jej uczestnik tej podróży i doświadczony marynarz — daje w swej pracy opis życia i służby na okręcie szkolnym i przedstawia poszczególne etapy tej podróży (Lipawa, Taggalahti, Hanko, Helsinki, Wisby).

Wspomnienia te ujęte są w lekką i ładną formę literacką z dużą swadą i humorem. Zdobią je ciekawe, pełne charakteru rysunki, wykonane przez autora. Praca ta jest cennym przyczynkiem do naszej literatury żeglarskiej i zainteresuje z pewnością zarówno naszych jachtsmenów jak i szerokie koła sportowe.

KMDR. R. CZECZOTT. DOGER - BANK. CYKL ŻÓŁTY „ROJU". Znów książeczka morska o ciekawej i pouczającej treści Kmdr. Czeczott w sposób niezwykle obrazowy opisuje w niej fazę walk anglo-niemieckich na morzu północnem.

PRZEGLĄD MORSKI (zeszyt wrześniowy). Nr. 9, „Przeglądu Morskiego" nie ustępuje poprzednim. Obejmuje dwie ciekawe prace historyczne: kmdr. Frankowskiego „Wojna światowa na Bałtyku" i kpt. Kłossowskiego „Walka o Dardanele". Dalej kmdr. Steyer pisze pouczająco o torpedzie jako broni jednostek nadwodnych, a kpt. Laskowski o prototypach nowożytnej broni. Artykuł kmdr. Kosianowskiego p. t. „Niema zwycięzców" i „Straż na Wschodzie", oraz bogata kronika pióra kpt. Stankiewicza, wypełniają resztę numeru. Wspomnieć też należy o wyczerpującem sprawozdaniu ze zjazdu L. M. i Rz. w Poznaniu.

PRZEMYSŁ I HANDEL WEŁNIANY „POLSKIE RUNO"

„Polskie Runo" Sp. Akc. z udziałem Min. Rolnictwa powstała w kwietniu 1928 r., przy kapitałach zł. 1.000.000.

Celami Spółki jest handel wełną krajową, żywcem baranim, popieranie rozwoju hodowli owiec w kraju, jako też eksport mięsa baraniego zagranicę.

W ciągu roku powstała przy Spółce wytwórnia imitacji futer i farbiarnia, rozwijeją się dość pomyślnie.

Niezależnie od tego Spółka zabiera głos opinjodawczy w komisjach parcelacyjnych Min Ref. Roln. z tytułu, iż owce i wełna potrzebne są krajowi a przedewszystkiem dla zaopatrzenia armji w ten tak ważny i niezastąpiony surowiec. Z wyżej podanych względów Min. Ref. Roln., przyznaje na hodowlę owiec konieczność zabezpieczenia areału w ilości trzech czwartych ha na maciorę.

Prezesem Spółki jest p. Kazimierz Życki.

Od powstania i istnienia Spółki funkcję Naczelnego Dyrektora sprawuje p. Stefan Katelbach.

„Polskie Runo" posiada koncesję generalną na jarmarki wełniane w kraju.

CHOLEKINAZA.

Ból w bokach i dołku podsercowym (gdzie schodzą się żebra). Pobolewanie w wątrobie. Skłonność do obstrukcji. Język obłożony. Gorycz i niesmak w ustach. Odbijanie. Wzdęcie i burczenie w kiszkach. Bóle i zawroty głowy. Podenerwowanie. Uryna ciemna i mętna. Są to początkowe objawy chorej wątroby — wstępne objawy kamieni żółciowych.

Podczas ataków:

W dołku i wątrobie silny ból, który się rozchodzi ku stronie tylnej — w pasie — krzyżu i sięga aż pod łopatki. Wzdęcie brzucha, rozsadzanie żeber, parcie na kiszkę stolcową. Niekiedy wymioty żółcią. Zimne poty. Niekiedy żółtaczka.

Kuracja ziołami CHOLEKINAZA uwalnia od tej ciężkiej i dokuczliwej choroby.

Zioła CHOLEKINAZA są do nabycia we wszystkich aptekach i składach aptecznych.

Przy kupnie żądać przepisu użycia (według Dr. T. Niemojewskiego). Wyrób: Laboratorjum fizjologiczno - chemiczne „CHOLEKINAZA", sp. z ogr. odp. Warszawa, ul. Nowy-Świat Nr. 5, telefon 504-96. Generalna Reprezentacja na St. Zjed. Ameryki Półn. i Canadę: firma „IMICO" Box 63, Stevens Point, Wis.

W №9 „Floty Nar." winno być we wzmiance Cholekinaza: tel. 504-96 i „Imico Box 63 Stevens" Point „Wis".

Prenumerata: rocznie 18 zł.,

Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto w P. K. O. 18.981. Filja „Floty Narodowej“ w POZNANIU: ul. Kantaka 5, piętro I, tel 40-75. Filja „Floty Narodowej“ w KATOWICACH: Wiktor Jagniątkowski, ul. Plebiscytowa 1. Filja „Floty Narodowej“ w LUBLINIE: N. Irska, ul. Niecała 20. Redakcja i administracja czynna jest od godz. 11 do 12 w dni powszednie.

REDAKTOR I WYDAWCA: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

„Drukarnia Literacka“, Nowy Świat 22. tel. 281-88.